

LOKFÖRARBLADET

Facklig medlemsinformation från SEKO Lokförarna - nr 7, maj 2006
Redaktion: SEKO Lokförarna styrelsen genom Ludvig Eriksson och Thomas Schiechl



Övergång till Stockholmståg	sida 2
Ny ordförande och vice ordförande för Seko Lokförarna....	sida 13
Ensamarbete på tåg – beslut av regeringen	sida 9
<hr/>	
Inhyrning av förare	4
SEKO Lok stödjer Per Johansson ...	9
Sommar- och höstturlista	6
Debattinlägg om underhåll	11
Bladet insändare:	7
Avtal Seko/Arriva	12
Av Per Johansson fd Ordf på Connex	
<hr/>	
Kritiken mot Trafiksamordningen	14

Övergång till Stockholmståg

Stockholmståg har inlett på ett mycket bra sätt inför övertagandet. På informationsmöten med personalen utlovades nya visioner och goda idéer.

Avtals förhandlingarna mellan Stockholmståg och personalen gick mycket bra, det blev glada tillrop och god stämning.

Nu börjar det riktiga arbetet om att få sina planer och organisation att fungera. Det har utlovats ifrån olika håll att det nu kommer att bli bättre på Stockholmståg i jämförelse med Citypendeln. Med andra ord, förväntningar skall infrias.

SEKO har börjat förhandla nya organisationsplanen med administrativa tillsättningar av personal som skall gälla på Stockholmståg. Här slog det stopp, Stockholmståg (Ståg) presenterade ett förslag som ej var riktigt genomarbetat eller ordentligt förankrat bland personalorganisationerna.

SEKO Lok välkomnar gärna en ny organisation i jämförelse med den som nu existerar på Cip, Cip's organisation har varit ineffektiv både vad gällande ledarskapet och hur frågor löses.

Ska det vara en ny organisation så bör den vara ordentligt genomtänkt och leda till något bättre.



Efter senaste förhandlingen om nya organisationen på Ståg så kunde den ej godkännas utan Stockholmståg fick backa och ta tillbaka planen för att göra den bättre. Detta innebär att Stockholmstågs nya organisation inte kommer att hinna genomföras inför den 18 juni, utan organisationsförändringen kommer att ske efter 18 juni och planerats färdig senare närmare nästa årsskifte.

Det som är dom största frågetecknen som Ståg nu inte har hunnit hittat en bra lösning på är följande:

- Driftcenter och servicecenter (ersätter bl a för trafiksamordning och JAL),
- omhändertagande av personal vid olyckor tillbud och hot och våld,
- gruppledares nya arbetsuppgifter kontra dagliga utskrivningen,
- utbildningsansvaret med organisation.

Omställningsprogram

I övrigt så är det ca 20 – 30 personer som inte får plats i de planerade organisationerna på Stockholmståg, Euromaint och ISS Trafficare. Dessa personer kommer att få erbjudande om ett omställningsprogram till ny tjänst enligt följande:

1. Erbjudande om grundanställning (ex förare, tågvärd, stationsvärd, reparatör)
2. Erbjudande om utbildning efter test till förare, tågvärd, stationsvärd, reparatör.
3. Undersöka omplacering inom dom tre moderbolagen.
4. Traditionellt omställningsarbete.
5. Extra ordinära åtgärder (pension, förstärkt uppsägningstid)
6. Uppsägning p.g.a. arbetsbrist.

Anställningskontrakt

Alla lokförare som tillhör SEKO Lok har tackat ja till erbjudande om övergång till Stockholmståg. Stockholmståg kommer nu att skicka ut ett anställningskontrakt till samtliga anställda som tackat ja till övergången.

SEKO har tittat på förslag till anställningskontrakten och dom verkar OK. Det finns här ingen risk att bli lurad på något sätt om det t ex skulle vara skillnad mellan anställningskontrakten. Utan här är det lagen om övertagande som gäller, så skulle det uppstå något problem så blir Stockholmståg tvungen att rätta till dessa.

Anledningen till att Stockholmståg vill att vi skriver kontrakt är att dom inte vill råka ut för några obehagliga överraskningar den 18 juni. Dom vill säkra upp att det inte ska bli förare som tackar nej till övergång den 17 juni, och att Stockholmståg då exempelvis skulle stå med en förarbrist på 20 man.

Det som kan vara värt att kolla är anställningsdatum. Anställningsdatum skall vara samma som vi nu har på Stockholmståg



Nya avtalsregler

Dom nya avtalsregler som vi nu ska jobba efter på Ståg kommer inte att följas fullt ut vid trafikstart, utan här får det bli en övergångsperiod fram emot årsskiftet. Vi kommer att ha överseende med detta under en viss period.

Det som nu som är svårt att lösa på en gång är bl a att vi nu bara har en arbetstid och egentlig arbetstid existerar inte längre, det innebär att det kommer att krävas fler vilrum på natten för att vi ska kunna komma upp i en arbetstid på 10 timmar på natt turerna. Inplanering av pauser har börjat genomföras men är inte fullt ut klart.

Upphandling av Företagshälsovård

I dagsläget har vi Previa som företagshälsovård. Previa har fungerat mycket bra. Men i enlighet med vår överenskommelse med Stockholmståg, så skall personalorganisationerna kunna vara med vid val och utvärdering av vilket hälsoföretag vi ska välja på Stockholmståg. Det skall nu göras en korrekt upphandling. Vi har träffat företagshälsovårdföretagen Previa och Feelgood. Nu så skall SEKO tillsammans med Stockholmståg göra en utvärdering av mötena och offerterna som företagen har presenterat.

SEKO Lok är som sagt mycket nöjda med Previa, så det skall till en betydande förändring om SEKO ska kunna ändra den uppfattningen.

Ludvig Eriksson

Inhyrning av förare på Citypendeln och Stockholmståg

Citypendeln har nu inhyrda lokförare. Stockholmståg skall också ha inhyrda förare. Stockholmståg säger att det skall vara en temporär period över sommarn. Med facit i hand ifrån tidigare år så brukar inhyrning av förare fortgå längre än vad man planerat i förväg.

Det kommer nu på Citypendeln att finnas förare från Swetrack, tågkompaniet och TD rental. Det kommer att förekomma förare inhyrda med arbetscheman med 7 arbetsdagar och 7 lediga dagar på 14 dagar, scheman med 8 arbetsdagar och 6 lediga dagar på 14 dagar.

Man förstår ganska snabbt att om inhyrda förare jobbar 7 arbetsdagar och är ledig 7 dagar så har dom svårt att komma upp i full veckoarbetstid om arbetstidsavtalen skall följas.

I jämförelse med Cip förare som jobbar 10 arbetsdagar och är ledig 4 dagar på en 14 dagars period så förstår man att här finns en skillnad.

SEKO Lok har framfört till både Citypendeln och Stockholmståg att SEKO kan ej acceptera att inhyrda förares arbetscheman skall resultera i att Citypendelns anställda lokförare får en ökad arbetsbelastning, vilket tidigare har skett på Cip.

Arbetsgivarna i dag (Cip) brukar inte förhandla inhyrning av förare, utan dom har bara meddelat oss fackliga organisationer att fr.o.m. ett visst datum så kommer det att finnas ett antal förare som är inhyrda på t ex 8 – 6 arbetsscheman.

Det som borde vara självklart är att inhyrningar skall följas av avtal och överenskommelser vi har här på vår arbetsplats, men i dag så fungerar det inte så.

Det som brukar vara problemet är att inhyrda förare vill ”packa” sin arbetstid för att kunna vara ledig längre perioder. Att packa arbetstiden brukar innebära att inhyrda förare jobbar färre nätter, samt att dom har svårt att följa Citypendelns lokala arbetstids regler för att inhyrningarna skall kunna jobba sin veckoarbetstid innan dom vill åka hem. Detta innebär då att Citypendelns egna förare som jobbar på skubben kan få sämre arbetstider (fler nätter och förmiddagar) och Citypendelns förare gör då kanske inte heller full veckoarbetstid.



Historiskt på Citypendeln har jag sett under de perioder Cip haft stor förarbrist att Cip förare som bor i Stockholmsområdet har sagt upp sig för att sedan gå till ett uthyrningsföretag. Sedan efter en kortare period på ett par månader så har samma förare varit tillbaka inhyrd på Cip fast då med en högre lön och ett arbetsschema på 8 – 6. Detta ger fel signaler om att det ska kortsiktigt löna sig att hoppa mellan de olika företagen.

De personer som går till uthyrningsföretag brukar ofta vara sin egen lyckas smed och vilja göra egna personlig överenskommelser, kollektiv facklig verksamhet är då inte så intressant.

Denna kortsiktighet skapar svaj på företagets bemanning och urholkar det fackliga intresset på arbetsplatserna.

Våra lokala avtal på Stockholmståg är skrivna för att man skall börja och sluta sin dagliga tjänst/tur på "hemma station", vilket brukar vara det vanligast sättet att arbeta. Inhyrda förare som finns på Cip börjar och slutar sin dagliga tjänst/tur på "borta station" kan man säga. Här finns det en olikhet i intresset för sin arbetstidsförläggning.

För att ha lite koll på inhyrningarnas arbetsschema och arbetstidsförläggning så önskar SEKO Lok nu att Stockholmståg skriver ett avtal med SEKO om hur inhyrning av förare skall gå till.

Det vi önskar skriva avtal om är i stora drag:

1. Inhyrning av lokförarpersonal skall förhandlas med personalorganisationerna.
2. Inhyrning av lokförarpersonal skall inte innebära ökad arbetsbelastning för övriga anställda förare på Stockholmståg.
3. Inhyrda förare skall följa de lokala arbetstidsreglerna och ordinarie fridagsnycklar om inte annat har överenskommits.
4. Inlåning av förare får ej förekomma. (Det skall här inte vara möjligt att låna förare mellan t ex SJ och Stockholmståg enstaka dagar hit eller dit, utan här skall det vara en affärsmässig ordning mellan företagen).

SEKO Lok är inte emot att inhyrningar skall förekomma. Vi har förståelse för att vid vissa perioder så kan det behövas inhyrda förare för att lösa olika situationer som utbildning på X60 och Semester uttag. Vi önskar bara att det skall vara lite ordning och reda på vår arbetsplats så att inte våra lokala avtalsregler och överenskommelser om arbetsscheman urholkas.

Framtidsprognosen om huruvida inhyrning av förare kommer att förekomma?

Jag har varit i kontakt med de fackliga på SJ. Dom säger att på SJ så kommer det att under dom närmaste 5 till 10 åren vara stora pensionsavgångar, vilket kommer att leda till att förarbrist kommer att uppstå mer eller mindre under flera år framöver.

Inhyrningar är nu en företeelse som har kommit för att stanna.

Ludvig Eriksson



Sommarturlistan och höstens turlista

Generellt så har vi framfört från SEKO Lok att vi önskar ett tur upplägg som skall ge stabilitet. Turerna bör innehålla max en rast och ge en tur tid som inte svajar för mycket. Pauserna skall också planeras in på ett rimligt sätt. Tur förteckningen bör också ha ett upplägg som ger dagliga turer som går mån – sön i så stor utsträckning som det går, där av så blir tur förteckning mindre störnings känslig vid omritning inför storhelger eller nya insatts tåg. Mindre omritning under året ger också stabilare grupper som inte skall omfattas av så mycket ändringar vid omritning av turer.

Har vi stabilitet i turförteckningen är det också lättare att planera personal åtgången på ett bättre sätt, vilket skall generera en mindre brist på förare, vilket leder till att alla förare kan få utbildning och ledigheten bättre planerad.

Sommarturlistan

Vi har förhandlat sommarturlistan med Stockholmståg. Sommarturlistan kommer inte att följa dom nya avtalsreglerna fullt ut. Sommarturlistan följer inte heller det tur upplägget som SEKO Lok önskar enligt ovanstående stycken, där av så är det inget nytt utan det kommer att vara tur snuttar överallt och flera raster på vissa turer. Här har vi dock förståelse och kommer att acceptera en viss övergångsperiod.

Sommarlistan innehåller mycket tjänstetåg körning, taxiresor och problemen med brohallen. En liten ökning av halvnätter har även kommit till. X60 kommer att gå på 25 och 28 omloppen. X60 kommer att gå in och utgå ifrån Brohallen. På vardagar står vi över ett tåg i Mr, men ej på helgerna.

Vi kommer att få vilrum på alla natt turer över 8 tim, men dock ej i Älvsjö. I Älvsjö kommer vilrummen att fördelas som vanligt. I Brohallen blir vilrummen klara mot slutet

Höstens turlista

Inför höstens turlista skall vi ställa hårdare krav om att pauserna skall planeras in. Även krav om fler vilrum måste följas. Vi kommer också att framföra tydligt att om Stockholmståg skall få ordning på personalläget för förare och få stabilitet i tur ritandet så måste dom ta till sig mer av vad SEKO har framfört.

Med vänlig hälsning

Turlistkommittén

Genom Anna Groth och Ludde

av augusti, så nu får vi ta rastuppehållet under natten i Broverkstadens lokaler.

Anledningen att det har blivit en strikt uppdelning på körningen på Mr – Ses kontra Bro – Nyh på turerna, så beror det på tidsbrist ifrån Stockholmstågs sida inför trafikstarten. Stockholmståg har då använt sig av två tur ritare som har tagit var sitt ”ben” på pendeltågs nätet och ritat.

Turlistkommittén har försökt rättat till dom problem som går att rätta till.

Turlistkommittén har ritat bort någon halv natt, kortat ned för långa jourer, kortat ned för långa morgonturer och styrt undan röriga turer med flera funktionsbromskontroller på X60 i brohallen.

Som helhet så var det så mycket som var annorlunda/fel så att det gick inte att rätta till alla problem. Vi hoppas kunna göra mer förbättringar inför hösten.



Bladets insändare:

Av Per Johansson fd klubbordförande i fackföreningen klubb 119 på tunnelbanan.

Två lagar styr, (eller är det tre??!!)

Vi förare studerar TRI, SÄO och vi lär oss också vilka lagar som styr det regelverk vi skall kunna. Den viktigaste för reglerna är Järnvägslagen, men också Arbetsmiljölagen. Samma regelverk har lagt ett väldigt stort ansvar på förare och om vi inte följer dessa tas vi ur tjänst. Eller till och med att vi blir omplacerade och uppsagda.

All järnvägstrafik skall bedrivas så att ingen kommer till skada. Och arbetsgivare skall tillse att ingen kommer till skada. Det är de två viktigaste paragraferna i Järnvägslagen och arbetsmiljölagen. Båda lagarna är tvingande och båda lagarna har speciella myndigheter som har tillsynen över dessa och utvecklar dessa med föreskrifter.

Tunnelbanan och Pendeln har trots olikheter i SÄO, fler likheter vad gäller trafiken. Jag tänker på stressen, hot och vålds situationen och fler arbetsmiljöproblem. Vi har också samma beställare, SL. Det har också gett oss liknade problem så som vår förarmiljö för att nämna ett centralt ämne. Inga andra än förare (och andra ev. åkande personal) har ett större intresse av att trafiken går i tid, att alla kring aktiviteter fungerar, samt att vår arbetsmiljö och säkerhet är den högsta .

Att vara förtroendevald innebär att man har fått uppdraget att framföra det som facket beslutat centralt eller lokalt. Och inga andra än de lokala facken kan de lokala frågorna bättre. Och jag är övertygad om att alla lokala fackliga företrädare gör sitt bästa för att förbättra för medlemmarna. Sen kan vi skilja oss åt lokalt om hur vi företräder medlemmarna. Vilken metod som är bäst visas på resultatet. Det betyder inte att det bara finns en metod eller att den jag företrätt alltid är den bästa i alla lägen. Men den styrelse jag tillhörde kom fram till, och kravet från medlemmarna var, att vår arbetsgivare måste konfronteras med de problem som vi hade. Framst med vår arbetsmiljö. Samverkan var inte en framkomlig väg. Det var alla lokala fack på tunnelbanan överens om. Och 2003 sade samtliga fack i tunnelbanan upp samverkansavtalet.

Vi från klubb 119 drev alla våra arbetsmiljöfrågor via skyddsombuden hårt, och vi tog alla frågor rörande vårt lokala avtal till domstol om så krävdes när Connex bröt mot det. Många skadestånd betalades ut till lokala facket. Situationen på tunnelbanan vad gäller hot och våld blev allvarligare och allvarligare. Vi hade uppvaktningar och demonstration till Landstingshuset 2002, tillsammans med främst kollegor på Citypendeln. Men också bussförare deltog. Men inget hände. Vi lade skyddsstopp. Inget hände. Det drogs i långbänk och överklagades. Det gjorde att vi var inte så populära hos ledningen för Connex.

Sen kom det den brand i tunnelbanan som också tydligt påvisade att det fanns brister i säkerheten. Brister som var påtalade av olika myndigheter sen tidigare.

Vi var inte ensamma i kritiken om hur arbetsmiljö och säkerheten hanterades i tunnelbanan. Järnvägsstyrelsen kritiserade det systematiska säkerhetsarbetet. Arbetsmiljöverket kritiserade det systematiska arbetsmiljöarbetet. Brandinspektionen kritiserade dem för att inte åtgärda påpekanden om brister.

Jag kan imponeras av hur skickligt Seko, s företrädare på Pendeln lokalt har tagit tillfällena i akt och löneglidit. Det visar på ett starkt lokalt fack. Samt att det finns större utrymme än vad som sägs vid de centrala löneförhandlingarna. Det visar också att det finns vinster att fördela. Tunnelbanan går med vinst. Men Connex Sverige AB går inte så bra. Det är en av de klassiska konflikter som finns mellan ägare och anställda. Hur skall intäkter och kostnader bli till ett överskott som sen ska fördelas.

Vi blir naturligtvis sura när vinsten inte hamnar i våra plånböcker genom högre löner. Men vi blir oroliga när man håller nere kostnadssidan genom att inte åtgärda vår arbetsmiljö och säkerhet. En miljö som är dokumenterat Sekos farligaste för anställda och kanske Sveriges farligaste vad gäller invånare.

Det är detta som avskedet av mig handlar om. Att vi kritiserat ett företag och en beställare för att riskera vår hälsa och våra liv genom att inte lyssna på våra skyddsombud, arbetsmiljöverk, järnvägsstyrelse, brandmyndigheten om allvarliga brister i arbetsmiljön och säkerheten. Det är ett brott i Connex ögon mot anställningsavtalet. Det anses som illojalt. Den tredje lagen (se rubrik) Aktiebolagslagen. Den säger att ett AB ska gå med vinst. Om vinsten går före åtgärder är vi definitivt på fel väg när det gäller privatiseringen. Att de skattepengar de får för att till lägsta pris bedriva en sån här viktig verksamhet och de väger vinst mot kostnader för att förbättra säkerhet och arbetsmiljö. Då behövs en politisk debatt om det är rätt tänkt.

Om företag inte lyssnar på myndigheter, på skyddsombud vem ska då få dem att lyssna? Och åtgärda? Vad är en fackförenings uppgift om inte detta?

Vår skyldighet är också att informera allmänheten som befinner sig på samma ställe som oss förare. Dvs. i tåget. Att de kan påverka politiker och företag att ta deras säkerhet på allvar.

Landstingets revisorer är de senaste i raden som bekräftar bilden av att det inte finns ett systematiskt säkerhetsarbete.

Seko facken lokalt blev av SL AB s Vd anklagad för att vara "fundamentalister med egen politisk agenda". Nu får han väl ta landstings revisorerna i örat också.

Vi har sett under ett antal år hur det lokala fackliga arbetet har hårdnat i takt med privatiseringarna. Många fackligt aktiva lokalt har blivit utsatta för kränkningar från arbetsgivare. Samtidigt har vi sett den enorma reaktion från medlemmar och allmänhet till stöd för de lokala fack som tar strid för medlemmar. Så var det också vid mitt avsked och är ännu.

Ta väl hand om era lokala fackliga representanter. De är dessa ni förväntar er att agera när något händer. De som inte längre vågar, orkar eller vill kan ni få att ändra sig om ni visar tydligt att ni står bakom dem. Eller välj nya. Men oavsett det så behövs stödet. Annars är det få som kommer att ställa upp.

Tack för ert stöd som ni gett till mig personligen och till vår klubbs kamp. Om jag får arbetet tillbaka avgörs antagligen till hösten. Vi har tagit den här kampen för att vinna den. För min återanställning, men också för en trygg och säker arbetsmiljö. För vår rätt att yttra oss. Vår rätt att meddela oss till media och för ett bättre skydd för fackliga förtroende valda. Ni har visat att vår kamp är allas kamp. Och det är en annan av fackets grundläggande idéer. Så kampen fortsätter.

Per Johansson

(tunneltågförare med yrkesförbud, nu lokföraraspirant)

SEKO Lok stödjer Per Johansson

Pers kamp mot arbetsgivaren behöver belysas i så många forum som det finns möjlighet till. Pers kamp är allas kamp, och är av högsta intresse för den fackliga verksamheten.

SEKO Lok stödjer Per i sin kamp. Vi hoppas att Per får arbetet tillbaka, det vore en mycket god seger för både för Per och den fackliga verksamheten.

Vi önskar Per lycka till med sin lokförarkarriär, kanske vi får se Per här på Citypendeln? Det kommer att vara förarbrist mer eller mindre under flera år framöver, så chansen är god.

SEKO Lokförarna på Citypendeln.

ENSAMARBETE PÅ TÅG

Regeringen har tagit beslut i två ärenden som rör ensamarbete på resandetåg. Det är en mycket viktigt fråga för oss förare att vi inte skall behöva arbeta ensamma ombord på resandetåg.

HISTORIK

SJ:s regelverk medger att motorvagnar kunde framföras med endast förare i akuta fall, dvs likt vårt regelverk på Citypendeln. Tidigare hade regelverket inte vållat några problem då SJ gjorde det som kunde förväntas av dem genom att tillsätta vakanser och ha tillräckligt med jourer. Med tiden kom dock regelverket att användas nästan systematiskt för att spara personalkostnader. Fler och fler resandetåg framfördes med bara föraren ombord.

Våren 2003 skrev Sekos skyddsombud på SJ till Arbetsmiljöverket. Man redogjorde för sin arbetssituation med hänvisning till den ökade förekomsten av ensamarbete på Reginatågen.

Ungefär samtidigt lanserade SJ ett personalminskningsprogram där 700 personer skulle bort. Man planerade för att mer frekvent låta resandetåg framföras med bara föraren ombord.

I juni 2003 tog Arbetsmiljöverket (SJ) beslut att SJ inte fick framföra resandetåg med bara föraren ombord. AV ålade även SJ att genomföra en riskanalys för ensamarbete ombord på tåg.

SJ överklagade AV:s beslut.

I avvaktan på beslut av överklagandet genomfördes en riskanalys där Sekos skyddsombud deltog. Naturligtvis kom man till olika slutsatser i riskanalysen. Seko ansåg inte att vidtagna åtgärder undanröjde riskerna med ensamarbete. Seko och SJ överlämnade därför var sin redogörelse till AV i hösten 2003.

AV presenterade därefter ett förslag till beslut till Näringsdepartementen (som företräder regeringen i denna fråga). Förslaget innehöll bl.a. att det skulle finnas minst en ombordansvarig på varje fordon förutom föraren, dvs förare plus två ombordansvariga på ett tåg om två enheter. AV ville även att beslutet skulle vara risktäckande (dvs gälla alla operatörer) och gälla alla fordonstyper där man inte kan gå mellan enheterna.

Utifrån det ärende Seko drivit på SJ, tog ST på Citypendeln tag i frågan genom att i oktober 2003 begära av AV att de skulle förbjuda ensamarbete på våra pendeltåg. AV avlog ST:s begäran i december 2003.

ST överklagade AV:s beslut.

Alltså:

I juni 2003 tog AV beslut till förmån för Sekos yrkanden. Beslutet överklagades av SJ.

I december 2003 avslog AV ST:s begäran som i princip på samma yrkanden som Seko anförde. Anledningen till AV:s avslag var att man ansåg att riskerna med ensamarbete inte var så överhängande att det inte skulle kunna gå att avvakta AV:s slutliga ställningstagande i Sekos ärende.

BESLUT

Båda ärendena blev föremål för regeringsbeslut och det är näringsdepartementet som hanterar frågan. Beslut kom i båda ärendena 2006-04-06. I den övergripande frågan om ensamarbete är besluten lika, dvs att vare sig SJ eller Citypendeln förbjuds att framföra resandetåg om inte tåget är bemannat med, förutom föraren, ytterligare minst en person.

I beslutet som rör SJ krävs dessutom att kontakt skall kunna etableras mellan personalen på tåget.

FORTSÄTTNING FÖLJER

Det kanske låter lite förmätet av oss att säga "Fortsättning följer" när vi själva inte deltagit i det stora arbetet Seko SJ och ST Citypendeln hittills lagt ner i frågan. Vad vi menar är att vi inte får slå oss till ro och tro att beslutet i sig löser alla problem med ensamarbete.

Seko SJ har redan skrivit till AV för att få besked om hur AV kommer att tolka beslutet. Det finns nämligen många frågetecken.

I beslutet till SJ skriver regeringen att det finns inget skäl att kräva viss kompetens på den person på tåget utöver föraren. Alltså detta skulle betyda att man inte behöver ha säkerhetstjänst, eller någon som helst järnvägsrelaterad utbildning. I vårt fall skulle tågvärden ur ensamarbetsperspektiv kunna ersättas med en helt annan personalkategori.

Detta är en sak vi anser bekymmersamt och som vi måste arbeta vidare med. Frågan om ensamarbete rör ju inte bara huruvida vi fysisk är ensamma på tåg utan även andra områden. Exempel på sådana områden är olyckor, brand och evakuering. Det är viktigt att personen förutom föraren har säkerhetsrelaterad utbildning som medger att denne kan agera vid olycka, brand och evakuering. Föraren kan vid exempelvis en personolycka vara så pass mentalt medtagen att denne inte är i stånd att göra korrekta bedömningar, varför den andra personen skall kunna kortsluta spårledning, larva trafikledningscentral, och genomföra en evakuering eller vidta relevanta åtgärder vid spontanevakuering.

Seko Lokförarna kommer att agera i frågan. Som ett första litet steg har vi av Stockholmståg krävt att man i föreskrift anger att resandetåg inte får framföras med bara föraren.

Vi återkommer med information i frågan.

Ni som nu läst denna artikel med lite kritiska ögon kan få uppfattningen av att vi försöker framhäva Sekos insatser och samtidigt förringa ST:s insatser i frågan om ensamarbete. Detta har emellertid inte varit vår mening, utan vår ambition har varit att ge ett bredare perspektiv till frågan. ST har på ett förtjänstfullt sätt drivit frågan om ensamarbete, och därigenom uppnått ett regeringsbeslut med förbud om ensamarbete på pendeltågen. Bra gjort!

Thomas Schiechl

DEBATTINLÄGG

Hade för ett tag sedan nöjet att framföra ett tåg bestående av fyra stycken X10. När jag bytte ända i Bålsta så noterade jag att det i den nya förarhytten låg en kommunikationsradio brevid kokplattan samt en handskriven lapp där det meddelades att det fanns en motsvarande radio mitt i tåget. Tydligt var det något knas med C2C (cab to cab) kommunikationen och denna avsågs att upprätthållas med hjälp av nämnda utrustning.



När jag som bäst läser tidningen och väntar på att tevattnet ska koka upp så hörs en röst ifrån lokförarmuggen. "Jag är framme nu det är klart..." Visst ja! komradion! Jag greppade den och tryckte på den största knappen och svarade "Du hördes bra, tack!". Sedan följde en fullständigt obegriplig replikväxling mellan två personer som jag förstod var antingen cykelbud eller pizzabud eller cyklande pizzabud om det finns sådana. Jag provade då att anropa tågvärden men fick inget svar och bestämde då att skjuta upp eventuella problem tills avgångstiden var inne. Dock hördes tågvärden väl i högtalaren när det var dags att åka varför komradion fick ligga kvar vid kokplattan.

När jag bytte ända nästa gång i Nynäshamn visade det sig vid avgång att högtalaren i hyttaket var snudd på stendöd men lojal och resultatinkriktad som man är så omtolkade jag den tid lampan "högtalare kupé från" lyste till ord som man kan förvänta sig i den uppkomna situationen. Lyser den cirka en sekund i det ögonblick man förväntar sig att tågvärden ska säga klart så betyder det klart. Sträckte mig efter skadeblocket och kunde genom att bläddra bakåt konstatera att felet rapporterats och åtgärdats ett flertal gånger. Jag bad tågvärden skrika lite högre då han sade klart och då gick det att förnimma vad han sade om man tog ur öronpropparna och stängde av ventilatorerna. Vi får anta att det var under dom förhållandena högtalaren provats "U.A" ett flertal gånger i Älvsjö? Jag har helt klart fått känslan av att C2C kommunikationen på X10 fått högre felfrekvens det senaste året och av kommentarena och åtgärderna av reppersonalen att döma så görs ingen djupare analys av vad det beror på utan man gör som med alla fel på våra fordon så lite som möjligt för att få ut vagnen ur verkstaden så fort som möjligt.

Det som måste göras i denna fråga är att man i fortsättningen när felen uppträder tar tågsättet ur trafik i sin helhet och sedan kontaktar man externa experter med dokumenterad kompetens och erfarenhet som får bena ut vad problemen beror på samt tala om hur de skall åtgärdas. Dyrt, javisst, men kvalitét kostar kan jag avslöja som en nyhet på pendeln. Det finns dessutom all anledning att anta att högtaleriet inne i vagnarna på X10 inte alltid fungerar som det ska men det är svårt att bilda sig en uppfattning om. Problemet ovan är ingalunda unikt utan bara ett exempel på hur man accepterar att samma fel återkommer gång på gång på gång utan korrekt analys och åtgärd. Det är inte ovanligt att samma dörrpar stängs av 10 gånger på ett år vilket skulle få en sund underhållsstruktur att reagera.

Med hopp om bättring den 18 juni, Jacob Schütz.

Ny ordförande och ny Vice ordförande för SEKO Lokförarna

Peter Blomgren har nu med omedelbar verkan sagt ifrån sig sitt uppdrag som ordförande i SEKO Lokförarnas klubb. Anledningen till detta är att Peter har fått ett erbjudande om att få bli Gruppledare på Stockholmståg. Peter har nu tackat ja till sitt nya jobb och kommer att börja arbeta åt Stockholmståg from 29 maj.

Vi tycker att det har varit roligt och bra på många sätt att jobba med Peter. SEKO Lokförarna önskar Peter lycka till i till sitt nya jobb.



Ny konstituerande styrelse

Fram till nästa medlemsmöte har nu Styrelsen konstituerat sig på följande sätt:

Styrelsen:

Ludvig Eriksson	Ordförande, förhandlare	073-558 63 48
Thomas Schiechl	Vice ordförande, förhandlare	073-558 64 75
Evamari Hådén	Kassör/försäkringsrådgivare	073-558 63 91
Astrid Hermelin	Studieansvarig	073-558 63 80
Anna Groth	Turlistförhandlare, Uniformer	073-558 63 63
Hans Johansson	X60 fordon, Uniformer	073-558 64 01
Kristoffer Johansson	Sekreterare	073-558 64 03

Ersättare:

Ronny Stenlund	Turlistombud	073-558 64 85
Lasse Persson	Hemsida ansvarig	073-558 64 62

På nästa medlemsmöte så kommer medlemmarna att få rösta om vem som skall vara ordförande samt rösta fram en ny ersättare. Valberedningen kommer att gå ut till medlemmarna med information om kandidater och val förfarande.

Nästa medlems möte beräknas bli i september, vi återkommer med datum.



KRITIKEN MOT FUNKTION TRAFIKSAMORDNINGEN

I marsnumret av Lokförarbladet riktades kritik mot Funktion Trafiksamordningen. Grunderna för kritiken har Seko Lok tidigare framfört till ansvariga chefer och då naturligtvis i en mer nyanserad och konstruktiv form. Då vi ansåg att företaget inte tagit kritiken på tillräckligt stort allvar ville vi genom artikeln i Lokförarbladet skapa ett bredare intresse för frågan, genom att formulera oss på ett sätt som skulle väcka reaktioner. I denna artikel avser vi att tydliggöra vår syn på kritiken och vad vi vill uppnå.

Det är naturligtvis ingen opportunistisk handling att öppet rikta kritik mot Trafiksamordningen och det är klart att man som förtroendevald inte onödigtvis vill skapa konflikter med sin egen arbetsledning. En konflikt underlättar knappast vårt fackliga arbete eller våra ordinarie arbetsuppgifter som förare. Samtidigt måste en facklig förtroendevald våga gå in i obekväma situationer för att skapa förändring.

Finns det fog för kritiken?

Seko Lokförarna skulle naturligtvis inte rikta kritik om vi inte ansåg att det inte fanns en god grund. Som förtroendevald får vi ta del av händelser som rör händelser mellan förare och Trafiksamordningen. Låt vara att muntliga redogörelser och av företaget obehandlade rapporter endast ger en parts version och därmed skulle kunna innehålla sakfel. Då antalet redogörelser och rapporter är så stort samt att uppgifter i många fall kan verifieras i rimlig omfattning, finns det i sak tillräckligt stort stöd för vår kritik. Dessutom finns rapporter som har behandlats av företaget där det finns än mindre skäl att misstänka fel i sakfrågorna.

Vilka blev reaktionerna?

Från våra medlemmar har vi fått olika reaktioner. Många har tyckt att det är mycket bra att vi tar upp ämnet. Några har till och med kontaktat oss för att beskriva egna negativa erfarenheter, som man annars inte hade gjort. Man tror lätt att ens egna problem är unika men så är inte fallet utan samma problem delas ofta av många.

Andra medlemmar har i olika omfattning och på olika grunder kritiserat oss. Den mest förekommande kritiken har varit att vi generaliserat. Man tycker förvisso att det finns skäl att rikta kritik men att den inte gäller alla trafiksamordnare. Mer om detta under nästkommande rubrik.

Trafiksamordnarna har, individuellt och genom förtroendevalda, inte helt onaturligt bestridit vår kritik, antingen i sin helhet eller för den enskilde trafiksamordnaren. Det viktigaste är att dock trafiksamordnarna påtalat sitt missnöje för ansvariga chefer, vilket vi på Seko Lokförarna tycker är bra.

Från ansvariga chefers sida kan det av olika anledningar finnas skäl till försiktighet med att uttala sig. Vår förhoppning, och ett grundläggande syfte, är att cheferna inser att något måste göras och därför vidtar åtgärder. Vi kommer längre fram i artikeln mer tydligt beskriva vad vi menar.

Till vem riktas kritiken?

Som det med tydlighet framgick i "Bladets känga", riktades kritiken mot "Funktion Trafiksamordningen" och inte mot enskilda trafiksamordnare. Skillnaden ligger i att vi samlar



grunderna för vår kritik oavsett vem som sagt eller gjort vad, i stället för att gå in i enskilda ärenden. När vi förare har kontakt med Trafiksamordningen skall inte vi inte behöva fundera så mycket kring vem vi talar med. De instruktioner och arbetsorder du får av Lisa skall på samma sätt hålla sig inom lagar och regler som om du fått dem från Kalle. Eventuella individdiskussioner får i första hand ansvariga chefer ta med berörda. Dessutom skulle det vara olämpligt att föra detaljdiskussioner i Lokförarbladet.

Vad gäller kritiken?

Kritiken grundar sig främst på händelser där förare fått instruktioner/order från Trafiksamordningen som står direkt i konflikt mot lag, föreskrift eller kollektivavtal. Speciellt allvarligt ser vi på de fall när sådana instruktioner/order innebär risk för hälsa eller liv för förare och/eller annan personal och/eller tredje man.

Vi bygger inte kritiken på händelser där man genom misstag eller missförstånd ger en felaktig instruktion/order, utan på händelser där man vet, eller borde veta, att instruktionen/ordern är felaktig. Vi bygger heller inte kritiken på konflikter mellan förare och Trafiksamordningen, så länge dessa ej är i direkt strid mot lag, föreskrift eller avtal. Här menar vi exempelvis konflikter som kan uppstå genom att man har en "dålig dag". Vi skall komma i håg att vi själva inte alltid är så muntra och glada när vi tilltalar trafiksamordnarna.

Vad är en instruktion/order?

Det är enligt lag arbetsgivaren som leder och fördelar arbetet. Trafiksamordningen har en arbetsledande funktion och i denna egenskap både leder och fördelar man operativa arbetsuppgifter.

Ett tydligt sätt att lämna en instruktion/order är att säga eller skriva att "jag instruerar (eller beordrar) dig att" Det behöver emellertid inte vara så pass tydligt för att en arbetstagare skall uppfatta det en arbetsledare säger som en instruktion/order. Det är troligt, för att inte säga sannolikt, att det räcker med att en arbetsledare säger "jag vill att du skall ...", eller "jag tycker att du skall..." för att det skall uppfattas och därmed betraktas som en instruktion/order. Samtidigt kan det vara så att en arbetsledare själv inte uppfattar att denne givit en instruktion/order när man sagt att "jag tycker att du skall ...". I en sådan situation är det naturligtvis upplagt för meningsskiljaktigheter. Sannolikt skulle man gå på arbetstagarens linje om denne upplevt att det varit fråga om en instruktion/order.



Vad är denna fråga så viktig?

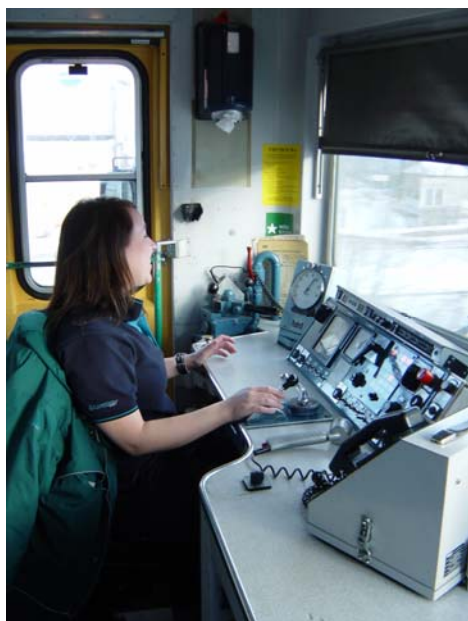
Trafiksamordningen är vår viktigaste kontaktyta, och dessutom är det Trafiksamordningen som operativt leder vårt arbete. Vi förare är enligt lag skyldig att följa chefer och arbetsledares instruktioner, försåvida sådana instruktioner ej bryter mot lag, föreskrifter och kollektivavtal. Kan du som förare i alla lägen avgöra om en instruktion bryter mot lag, föreskrift eller kollektivavtal? Svaret är troligtvis "Nej".

Som förare har vi ett strikt ansvar för tågets säkra framförande. Det ställs krav på oss att vi i första hand skall kunna göra riktiga bedömningar utifrån järnvägsrelaterad lagar och föreskrifter, men även utifrån mer allmänna lagar och föreskrifter som kan påverka trafiksäkerheten. Vi kan normalt inte skylla på att Trafiksamordningen givit oss felaktiga instruktioner om dessa skulle leda till ett tillbud eller en olycka. Därför är det speciellt viktigt för oss förare att vi kan lita på att instruktioner vi får är riktiga. Likväl förekommer det att vi får instruktioner som

arbetsledningen vet, eller borde veta, att de är i strid mot exempelvis arbetsmiljölag och dess föreskrifter, arbetstidslag och lokala arbetstidsavtal samt järnvägsrelaterad lag och föreskrifter såsom SJF 010 (Säo). Vi vill i sammanhanget påpeka att vi inte kräver att en trafiksamordnare inte skall kunna göra fel, men i de fall man *vet, eller borde veta*, att en instruktion man ger är felaktig är detta ett allvarligt problem.

I Trafiksamordningens arbetsledande roll har man ett arbetsgivaransvar vilket bl.a. omfattar ansvar för att följa lagar och avtal, samt ansvar för eventuella samtal och överenskommelser med förare. Det är viktigt att man tar detta ansvar, samt att företaget ger Trafiksamordningen tillräckliga befogenheter för att kunna ta ansvar.

Vi anser heller inte att vi skall tvingas ta onödiga arbetsmiljörisker eller göra onödiga avsteg från avtalade krav till följd av att det saknas fordon och/eller förare.



Vilka blir konsekvenserna?

När situationer uppstår där en instruktion/order är i strider mot lagar och regler, medför detta lätt till konflikt mellan förare och Trafiksamordning. Det kan även lätt leda till en inre konflikt för föraren: Skall jag följa arbetsledarens instruktioner eller lagar och regler? Vi förare kan ställas till ansvar för att vi följt en felaktig instruktion om en sådan skulle leda till tillbud eller olycka.

Det är i grunden en olycklig utveckling om vi i allmänhet börjar ifrågasätta Trafiksamordningens instruktioner. I händelse att vi inte följer en uttalad instruktion och denna skulle visa sig vara riktig, kan fråga om arbetsvägran uppkomma. Det är därför viktigt att vi löpande rapporterar förekommande felaktiga instruktioner så att vi kan påvisa att sådana förekommer i händelse av att företaget skulle driva ett ärende om arbetsvägran. På motsvarande sätt kan sådana rapporter användas i händelse att någon driver ett

ärende till följd av att vi följt en felaktig instruktion, och i så fall skulle upprepade felaktiga instruktioner från arbetsledning kunna ses som en förmildrande omständighet.

Det finns fler viktiga negativa konsekvenser, inte minst risken för att vi tappar respekt och förtroende för vår arbetsledning. Detta skulle undergräva Trafiksamordningens möjligheter att leda arbetet vilket inte är bra för någon. Dessutom föreligger risk för att vi slutar att rapportera fel och brister, om vi upplever att vår arbetsledning och/eller företaget i övrigt inte tar hänsyn till våra bedömningar.

Hur uppstår konflikterna?

Det förefaller som att konflikter ofta uppstår pressade situationer, såsom trafikstörningar, vagnsbrist mm. Det finns därför skäl att anta att grunden för uppkomna konflikter i högre grad är relaterade till situationer än till individer.

I föregående nummer av Lokförarbladet beskrev vi hur pendeltågstrafiken utökats den senaste 15 åren medan tillgången på fordon ej följt denna utveckling. Med bristande resurser och underhåll är det klart att fordon trafiksätts även om ett direkt underhållsbehov föreligger. När fordonet väl är ute i trafik upptäcker föraren bristen/felet. Bedömer föraren bristerna är av sådan art att fordonet ej skall gå i trafik uppstår en grund för problem. Trafiksamordningen skall tillvarata arbetsgivarens intressen (t.ex. uppfylla produktivitetsmål) samtidigt som man skall följa lag, föreskrift och avtal. När dessa områden kommer i konflikt med varandra finns det en

tendens att prioritera produktionsmålen framför regelverken. Känner ni igen: ”Det finns inga fordon att byta med – kör vidare”.

En annan grund för att konflikter uppstår är bristande kunskaper. Detta kan naturligtvis även gälla oss förare, men från Trafiksamordningens sida har man under många år efterlyst utbildning i arbetsmiljö och arbetstidsavtal. Bristande kunskaper kan aldrig vara en ursäkt för att man ger en felaktigt instruktion/orden. Anser man sig inte ha tillräckliga kunskaper för att fatta ett beslut måste man låta bli att ta beslut. Praktiskt sett från man överlåta beslutet till närmaste chef.

Vad vill vi uppnå?

Det är mycket enkelt att visa missnöje och rikta kritik, men att komma med förslag till förbättringar är för många svårare. Vi har naturligtvis redan från början formulerat åsikter till förbättringar, även om det är ansvariga chefer som främst bär ansvar samt har kunskap och möjlighet att agera.

Här följer några förslag som skall kunna leda till förbättringar:



- Trafiksamordnarna måste skyndsamt få den utbildning de begärt inom arbetsmiljö och lokala arbetstidsavtal. Härvidlag är Seko Lok och TJ (som företräder trafiksamordnarna) överens. (Arbetsmiljöutbildning har förvisso påbörjats, men blev därefter stoppad p.g.a. personalbrist.)
- Arbetsmiljöansvar skall delegeras i lämplig omfattning till Trafiksamordningen. Detta är ett ”gammalt” Seko Lok krav men det ända som hänt är att företaget delegerat ansvaret att beordra övertid.
- Ge Trafiksamordningen tydliga instruktioner och regler bl.a. med avseende på arbetsmiljö- och arbetstidsfrågor. (Trafiksamordnare har många gånger klagat på avsaknaden av tydliga instruktioner och regler, då man i stället fått mer lösa råd och rekommendationer.)
- Se till att med tydlighet stävja förekomsten av instruktioner/orden som stider mot lagar, förordningar och kollektivavtal. I den mån man behöver bryta mot egna företagsregler skall det vara känt under vilka omständigheter och omfattning avsteg får göras.
- Förhandla och inför standardregler på arbetsmiljörelaterade områden och tillkännage dessa så alla vet vad vi kan förvänta oss. Seko Lok har tidigare förhandlat fram en standard för rastlokaler, och liknanden standarder behövs för många andra områden. Sådana områden kan vara bangårdar, hytter (såväl städning som utrustning).
- Förhandla och inför en lista över stoppande fel på X1/X10 likt den som finns på X60. I dag finns det i handhavandeboken beskrivning över åtgärder vid fel. Dessa följs inte utan det har utvecklats en slags informell standard som i mångt och mycket ändrar sig efter vagntillgång och trafiksituation.

I grunder borde alla inblandade parter kunna enas kring ovanstående förslag då de syftar till en förbättring för alla.

I sammanhanget vill vi påpeka att Trafiksamordnarna begärt och nu fått en extra tjänst, vilket vi tycker är ett steg i positiv riktning

Har vi tagit udden av vår egen kritik?

Har man följt med i texten ända hit, så borde man fått ett annat intryck än den text man läste i Lokförbladets marsnummer, under rubriken "Bladets Känga". I det senare fallet var som vi redan beskrivit syftet att skapa reaktioner medan vi i denna artikel förklarar oss. Visst kan man få uppfattningen att vi tagit udden av kritiken, men styrkan och omfattningen av kritiken kvarstår. Kravet på att åtgärder skall vidtas kvarstår naturligtvis också.

Tycker Seko Lok dåligt om Trafiksamordningen?

Nej det gör vi naturligtvis inte. Vi är däremot angelägna om att det skall fungera mellan förare och trafiksamordnarna. Mot bakgrund av rapporter och redogörelser vi har tillgång till så kan vi se att det alltid inte fungerar.

Vi mottar även rapporter och redogörelser som behandlar Trafiksamordnings insatser ur ett positivt perspektiv. Ett exempel på sådan redogörelse är när Trafiksamordningen brutit mot företagsregel till förmån för arbetsmiljöföreskrifter och förarens personliga säkerhet.

Grunder för konflikter i ett lite bredare perspektiv?

Vi skall komma ihåg att vi idag arbetar på ett företag som under hela dess existens gjort mångmiljonförluster. Ett företag med dålig ekonomi gör ofta allt för att dra ner kostnader och öka intäkterna (t.ex. minska utbildning och underhåll, respektive utöka trafiken). Detta leder vanligen till att man driver verksamheten på marginalen vilket är en grund för konflikter.

Enligt Seko Lokförarnas uppfattning tar inte ansvariga chefer tillräckligt ansvar. Man utverkar inte nödvändiga rutiner och interna instruktioner då sådana kan få negativ konsekvens på produktiviteten och därmed på intäkterna. Det är lättare att skjuta problemen ner i organisationen genom att ge lösa råd och rekommendationer i stället för tydliga instruktioner. Frontrutor är ett mycket enkelt exempel. Alla på företaget känner till att frontrutor går sönder. Vi förare har många gånger läst i skadeblocken "Frontrutor slut på förråd". Det är inte så att det inte fysiskt finns frontrutor att tillgå på marknaden eftersom den trasiga frontrutan till slut byts ut. Det är alltså fråga om det logistisk problem, dvs att utbytesrutor skall finnas tillgängliga när de behövs. I stället för att ändra i inköps- och lagerhållningsrutiner tvingar cheferna verkstan till att skicka ut vagnar med trasiga frontrutor. Förare accepterar inte den ökade skaderisken och ringer till Trafiksamordningen för tågbyte eller annan lämplig åtgärd. Saknas möjlighet till tågbyte eller annan åtgärd kan konflikt uppstå mellan förare och Trafiksamordning, samt mellan Trafiksamordning och verkstad. Alltså, företagsledning och chefer låter oss längre ner i organisation ta problemen. När Citypendeln startade tog man med sig många SJ-regler med motiveringen att det inte var nödvändigt att "uppfinna hjulet två gånger". I fråga om frontrutor fanns även det "hjulet" hos SJ i form av instruktioner om frontrutor. Dessa hade med lätthet kunnat anpassas till Citypendelns verksamhet. Seko Lok har begärt sådana instruktioner av Citypendeln, men utan resultat.

Stockholmståg kommer vad vi erfar att ha mycket bättre ekonomiska förutsättningar än vad Citypendeln någonsin haft. Dessutom har Stockholmstågs VD, Kjell Fernström, deklarerat att grunden för all tågtrafik är ett tydligt trafiksäkerhetstänkande. Detta bådär gott för framtiden och för att en förändring skall kunna ske.

Redaktionen